

CORRIERE DELLA SERA

15 gennaio 2013

MILANO

Trasporti gratis, sfida pro-ambiente di FRANCESCO BERTOLINI

Ci provarono a Bologna quarant'anni fa; fu un grande successo, ma dopo tre anni si dovette fare marcia indietro per problemi di bilancio. Sembra un'altra epoca, un altro mondo. E invece nel mondo alcune città stanno ripercorrendo quella strada. Ultima città che, per combattere l'inquinamento e scoraggiare i cittadini a usare l'auto, ha introdotto la gratuità sul trasporto pubblico è stata la capitale dell'Estonia, Tallinn, dove, dall'inizio dell'anno si viaggia gratis su bus e tram. Immediatamente si è verificato un netto aumento degli utenti tanto che il sindaco ha dovuto annunciare l'aumento delle corse per far fronte all'accresciuta domanda. Tallinn ha poco più di 400 mila residenti, circa un terzo di quelli di Milano, che oltretutto deve fare i conti con un pesante pendolarismo quotidiano che incide pesantemente sul trasporto pubblico locale.

Ma il caso Tallinn non deve essere rimosso solo per questo. Il concetto di funzione pubblica è molto poco di moda negli ultimi anni; la privatizzazione di molti servizi pubblici (troppo spesso si confonde la funzione con il servizio, e cioè la modalità con cui l'amministrazione pubblica declina la funzione) è ormai il main stream del nostro Paese, alle prese con i vincoli di una Europa che rappresenta l'8% della popolazione mondiale, produce il 25% del Pil globale e assorbe il 50% delle spese sociali complessive: 8-25-50, i tre numeri che non lasciano presagire una inversione di tendenza, a meno che non si ridefiniscano le priorità. Cosa significa ridefinire le priorità? Significa quantificare le esternalità sociali e ambientali legate alle modalità di esercizio delle funzioni pubbliche.

Parliamo di trasporti; investire miliardi di euro per nuove autostrade, che devono ripagare gli investimenti per la loro realizzazione, significa rinunciare ad altrettanti miliardi che potrebbero coprire il bisogno di mobilità della comunità. Se si calcolassero non solo i costi di realizzazione, ma anche le conseguenze, le scelte potrebbero cambiare. Nuovo traffico privato implica necessità di parcheggi, nuovo inquinamento, nuova urbanizzazione e nuovo consumo di suolo, molto superiore al suolo necessario per costruire la nuova infrastruttura. Quanto risparmierebbe il Comune di Milano se il 30 per cento dei cittadini rinunciassero all'auto?

Andrebbe fatto uno studio, ma se si considerassero solo le variabili economiche probabilmente il prodotto interno della città diminuirebbe. Ma la qualità della vita aumenterebbe a dismisura.

Non è solo Tallinn, città relativamente piccola a sperimentare la logica del trasporto pubblico gratuito. A Sydney e a Melbourne, metropoli con il triplo degli abitanti di Milano sono attive alcune linee gratuite per gli spostamenti in centro. Ragionare, senza pregiudizi ma con analisi reali delle conseguenze di scelte innovative che vadano in questa direzione rappresenta un passo concreto per definire la città del futuro.